

Interrogazione a risposta in Commissione
presentata giovedì 8 ottobre 2009
sul gruppo MAHLE

DAMIANO, FASSINO, ROSSOMANDO, GIORGIO MERLO, CALGARO, VERNETTI, ESPOSITO, PORTAS, LUCÀ, LOVELLI, BARBI, FIORIO, BELLANOVA, BERRETTA, BOBBA, BOCCUZZI, CODURELLI, GATTI, GNECCHI, LETTA, MADIA, MATTESINI, MOSCA, RAMPI, SANTAGATA e SCHIRRU. -

Al Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali.

- Per sapere - premesso che:

il gruppo MAHLE è una multinazionale tedesca che rappresenta uno dei principali fornitori della componentistica automotive a livello internazionale e impiega circa 49.000 dipendenti in tutto il mondo; in Italia il gruppo è presente con 5 stabilimenti (sino a pochi mesi fa, vi era un sesto stabilimento italiano, la MAHLE Pistoni, di Potenza, che è stato chiuso alla fine del 2008, lasciando senza lavoro 106 dipendenti): la MAHLE Componenti Motori Italia, di La Loggia, che produce pistoni e impiega 350 lavoratori; la fonderia di Saluzzo che ne vede impegnati 250; la Glacier Vanderwell Italy, sita a Gardolo (Trento) e specializzata nella produzione di cuscinetti, che impiega 317 persone; la MAHLER Filtrazione Industriale (ex Amafilter), alle cui dipendenze lavorano 30 dipendenti dediti alla produzione di elementi filtranti e la MAHLE Valve Train Italia, operante a Volvera (Torino), produttrice di valvole per motori, con 94 dipendenti;

per quest'ultimo stabilimento è stata recentemente preannunciata il 23 settembre 2009, procedura di cessazione di attività, da parte del presidente MAHLE Italia, Helmuth Althans;

l'impegno della multinazionale MAHLE a Volvera è iniziato nel 1998, con l'acquisto di una quota di capitale della CIVA Srl di proprietà della famiglia Schneuwly, avente lo scopo di farne uno stabilimento di punta del gruppo; la CIVA produceva valvole per motore endotermici con il prestigioso marchio VERA, conosciuto sul mercato come una delle eccellenze del made in Italy;

negli anni successivi la multinazionale tedesca ha fatto produrre in Italia alcune valvole automobilistiche di primo impianto e lo stabilimento di Volvera è arrivato a produrre, con risultati soddisfacenti, sino a 6 milioni di valvole; il declino dello stabilimento è iniziato nel 2004, con la decisione di trasferire la produzione di una importante valvola in una nuova fabbrica, ubicata in Polonia; tale scelta, però, è stata accompagnata dalla promessa di sostituire tale attività con una più remunerativa;

le promesse non sono state mantenute, poiché dal 2004 in poi le competenze dello stabilimento di Volvera sono andate sempre più dequalificandosi: si è passati dalla produzione di valvole di serie automobilistiche a quelle di tipo track, da valvole di serie con grandi volumi a valvole di piccoli volumi, dal primo impianto al mercato dell'aftermarket; vanno ricordati anche i progetti lanciati e poi non eseguiti come il trasferimento di intere linee produttive dalla vecchia fabbrica di Bad Homburg, il progetto konstantdrossel o i molti prototipi fatti e poi assegnati ad altri stabilimenti;

per arginare le dannose conseguenze causate da questa miope strategia aziendale, si è provveduto a fondere la MAHLE Valvole con l'unità commerciale della MAHLE Valve Train Italia, che comprava alti tipi di prodotti dagli stabilimenti MAHLE nel mondo per rivenderli a FIAT;

nel 2006 è uscito definitivamente dall'azienda anche il vecchio proprietario rimasto in ditta con il

ruolo di manager, e il gruppo dirigente della MAHLE Italia ne ha approfittato per svuotare lo stabilimento di Volvera della funzione chiave del commerciale, che veniva trasferito dall'Italia alla Germania;

da allora, le produzioni di primo impianto sono state abbandonate a causa del forte incremento del prezzo delle materie prime e dell'incapacità del commerciale di far aggiornare i prezzi dei prodotti fermi agli anni '90; inoltre è stata data disposizione di non produrre e vendere più valvole ai clienti che si rifacevano alla gestione CIVA: essi avrebbero dovuto rivolgersi direttamente, in Germania, alla MAHLE Aftermarket. A tale decisione ha fatto riscontro l'indisponibilità dei vecchi clienti a comprare i prodotti della MAHLE Valve Train Italia, stante il nuovo costoso packaging e il ricarico di prezzo aggiuntivo imposto dalla Germania;

nel 2008 la produzione di valvole di primo impianto si è ridotto al 30 per cento del totale delle vendite, mentre la restante parte è stata sostituita da ordini della MAHLE Aftermarket GmbH; inoltre gli straordinari richiesti allo stabilimento di Volvera nel 2008 non sono stati completamente assorbiti dal mercato, nonostante le vendite nel mercato, dell'Aftermarket siano in costante crescita;

la criticità della situazione si è acuita con l'avvio della crisi internazionale, che ha spinto il gruppo a intraprendere una politica di riduzione dei costi, la quale prevedeva in un primo momento la diminuzione dei magazzini e della capacità produttiva e, infine, dei posti di lavoro; il sindacato e la direzione avevano intrapreso, a questo scopo, una lunga trattativa che aveva portato alla definizione di un piano industriale basato sul dimezzamento dei volumi di vendita; il piano prevedeva la messa in mobilità di quei lavoratori che, con la cassa integrazione, avrebbero raggiunto la pensione, e la disponibilità, per gli altri, ad effettuare dei distacchi presso lo stabilimento di La Loggia; era inoltre prevista la stipula di un «contratto di solidarietà», con orario di lavoro ridotto per tutti i lavoratori rimasti;

al momento della firma dell'accordo si è invece prodotta una rottura tra le parti a causa dell'annuncio effettuato dal Presidente MAHLE Italia, Helmuth Halthans (il quale sostituiva in quell'occasione l'amministratore delegato Roberto Mancuso, che aveva sino a quel momento condotto le trattative per conto dell'azienda), di presentare la procedura di cessazione dell'attività;

la notizia ha creato incredulità e riprovazione perché lo stabilimento di Volvera, oltre a non esser mai stato costretto a ricorrere alla cassa integrazione per i suoi dipendenti, è l'unico in grado di produrre circa 3.000 tipologie di valvole diverse, essendo costituito da isole di lavoro e non da linee di grande serie, come invece accade per gli altri produttori di valvole MAHLE nel mondo;

i sindacati, oltre che la difesa dei posti di lavoro, hanno posto una questione fondamentale per il futuro del sistema produttivo e industriale italiano, reclamando la difesa dei siti produttivi, a maggior ragione quando le ragioni della crisi non sono sufficienti per cancellare posti di lavoro, reddito sul territorio e la professionalità dei lavoratori -:

se non ritenga di convocare urgentemente un tavolo di lavoro tra i sindacati e la dirigenza della MAHLE Italia, allo scopo di permettere che il piano industriale concordato dai suddetti soggetti, e attualmente vanificato dall'annunciata procedura di cessazione di attività effettuata dal Presidente Helmuth Althans, sia reso operativo, a tutela dei posti di lavoro e della professionalità dei 94 dipendenti della MAHLE Valve Train Italia. (5-01900)